



Stacja Góra Kalwaria – zdjęcie z roku 1970

Fot. Bogdan Pokropiński



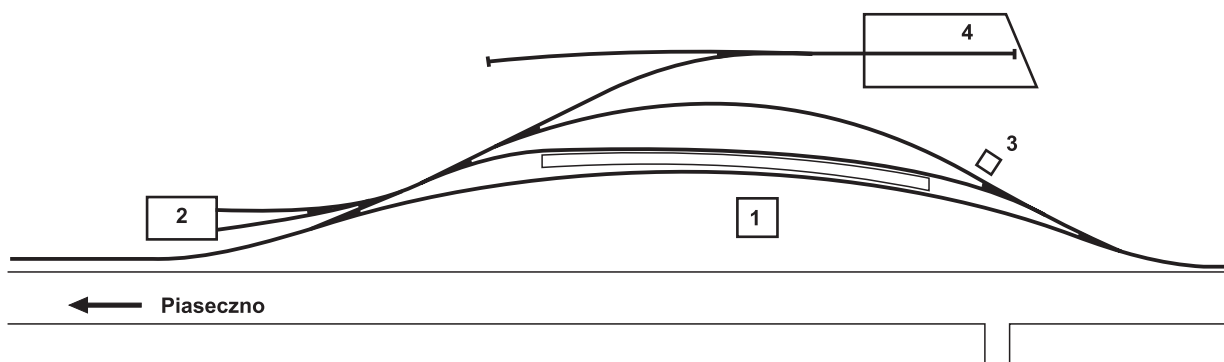
Budynek parowozowni na stacji Góra Kalwaria – stan w roku 1970

Fot. Bogdan Pokropiński

Prawdopodobnie z uwagi na żądania czynników wojskowych, nowa stacja przeładunkowa miała doprowadzone tory normalnej szerokości 1435 mm, tory szerokie rosyjskie 1524 mm oraz tory wąskie kolei wilanowskiej 800 mm. Do istniejącego toru

kolei wilanowskiej dobudowano trzecią szynę na szerokość 1000 mm dla kolei grójeckiej.

W ten sposób kolej grójecka otrzymała swoje „okno na świat”, które w tamtych czasach było niezbędne dla każdej kolei wąskotorowej w komunikacji lokalnej.



Schematyczny plan stacji Góra Kalwaria – stan w roku 1963

1 – budynek stacyjny, 2 – parowozownia, 3 – wieża ciśnieniowa, 4 – magazyn węgla

Magistrat miasta Warszawy ściągał od linii dowozowej 5% dochodów od przewozów brutto w skali rocznej, a w ogóle był negatywnie ustosunkowany do całej sprawy, gdyż zamierzał przeprowadzić ulicami Nowowiejską, Suchą i Filtrową linie elektrycznych tramwajów miejskich. Być może wkrótce Zarząd Towarzystwa Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych otrzymałby wymówienie ze strony Magistratu, i byłby zmuszony do rozbiierania linii dowozowej, gdyż nawet rozważano nowy wariant linii dowozowej, przez ulicę Rakowiecką wzdłuż Pola Mokotowskiego, wieś Ochotę do przedmieścia jerozolimskiego. Ostatecznie sprawę rozstrzygnęło wojsko, które wobec niepewnej sytuacji politycznej w Europie, zaczęło w sposób szczególny doceniać niemal każdą linię kolejową, bez względu na szerokość toru.

W wojskowych sferach Rosji carskiej przez długie lata panowała dziwna doktryna strategiczna, iż w pobliżu granicy z wrogim państwem najlepiej gdyby nie było żadnych dróg, ani kolejowych ani kołowych. Toteż Królestwo Kongresowe posiadało w 1914 roku najrzadszą sieć linii kolejowych, a jeżeli chodzi o drogi kołowe, to była to raczej kraina bezdroży. Taktyka ta została trochę zmieniona dopiero na przełomie stuleci i wówczas zaczęto budować w Kongresówce linie kolejowe tzw. strategiczne oraz zaczęto ulepszać niektóre drogi gruntowe. Jednak te przedsięwzięcia podjęto dosyć

późno, a wojna światowa niestety „wisała na włosku”.

Linia dowozową przez miasto już w latach 1912–1914 zaczęto przewozić transporty wojskowe w ramach ćwiczeń, a wkrótce także materiały do budowy linii wojskowej od Grójca do Mogielnicy.

Omawiając linię dowozową przez miasto należy wspomnieć o odgałęzieniu do Fabryki Wyrobów Żelaznych „Władysław Gostyński i S-ka” przy ulicy Mokotowskiej 3. Fabryka ta założona w 1871 roku przy ul. Ciepłej, została przeniesiona w 1903 roku na ul. Mokotowską 3. Własnym sumptem wybudowała sobie bocznice od linii dowozowej (od zakładu do ul. Polnej), długości 300 m.

Dzięki temu połączeniu mogła sprowadzać potrzebne materiały i surowce koleją, jak też wysyłać w świat swoje produkty finalne: śruby, gwoździe, różne wyroby metalowe wytwarzane na zamówienia, różne urządzenia dla powstających fabryk, a także wagony tramwajowe i kolejowe różnych typów i na różne szerokości torów.

To właśnie w fabryce Władysława Gostyńskiego budowano wagony dla kolei: wilanowskiej, grójeckiej, piotrkowskiej, mareckiej, jabłonowskiej oraz dla tramwajów miejskich: w Żytomierzu, Jekaterynosławiu, Kijowie, Moskwie i Warszawie. Fabryka funkcjonowała do 1931 roku, kiedy to została zamknięta wskutek wielkiego kryzysu ekonomicznego, panującego wówczas na całym świecie.



Pudło wagonu motorowego wycofanego z kolei wilanowskiej, ustawione w roku 1935 na stacji końcowej Belweder. Pudło to służyło za poczekalnię i kasę biletową

Fot. Archiwum Dokumentacji Mechanicznej

Rozebrano też kłopotliwe, z wieloma skrzyżowaniami, układy torowe.

Wybudowanie kolei normalnotorowej PKP z Warszawy do Radomia w 1933 roku, również zmieniło trochę układ komunikacyjny na południu Warszawy. Fabryka Papieru „Mirków” w Jeziornie, korzystająca z usług kolei wilanowskiej, wybudowała własną bocznicę normalnotorową prosto do stacji Piaseczno. Bocznicę tę otwarto 1 października 1935 roku. Przecinała się ona w układzie poziomym z linią Warszawa – Piaseczno w Iwicznej i z linią Wilanów – Piaseczno w Jeziornie.

Na wniosek Ministra Komunikacji, kolej grójecka zbudowała sobie stację towarową przeładunkową, stykającą do linii normalnotorowej PKP w Piasecznie, której nadano nazwę Piaseczno Przeładunkowa.

Rozebranie linii dowozowej przez miasto i przeniesienie do Piaseczna warsztatów, pozbawiło kolej wilanowską bezpośredniego zaopatrzenia z zewnątrz oraz zaplecza technicznego. Wprawdzie parowozy stacjonowały w parowozowni Chylice, ale wszelkie poważniejsze naprawy, jak też dowóz węgla i materiałów, były bardzo kłopotliwe. Toteż Zarząd WKD zdecydował kolej wilanowską przebudować z toru 800 na 1000 mm, a tabor którego nie

będzie można przebudować, przestać na kolej jabłonowską.

Przygotowania do przebudowy rozpoczęto na jesieni 1935 roku, a w maju 1936 roku cała kolej wilanowska była przebudowana. Przeprowadzono też korektę trasy: zamiast do Piaseczna (przy ul. Chyliczkowskiej, gdzie dotychczas mieściła się końcowa stacja kolei wilanowskiej), od Chyliczek tor kolei skierowano w kierunku Iwicznej i połączono z koleją grójecką. Kolej wilanowska jako odrębna kolej przestała istnieć, a stała się częścią sieci kolei grójeckiej (pojawiła się nawet nazwa „kolej wilanowsko-grójecka”).

Cały tabor na tor 800 mm zgromadzono przy parowozowni w Chylicach, skąd przewożono na specjalnej platformie drogowej do stacji Piaseczno Przeładunkowa i po załadowaniu na platformy normalnotorowe PKP przesyłano na kolej Jabłonna – Karczew, do stacji Warszawa Praga.

Niektóre wagony przebudowano na tor 1000 mm, inne zaś złomowano lub sprzedano na koleje przemysłowe. Kolej grójecka przejęła obsługę linii wilanowskiej, na której od lipca 1937 roku uruchomiła wyłącznie trację spalinową. Może dlatego, że pozostał tu jedynie ruch osobowy.



Stacja Belweder w dniu 22 lipca 1953 roku. Widoczny pociąg osobowy z parowozem Henschel oraz wagon motorowy Mx 341 (ex 106 M)

Fot. Centralna Agencja Fotograficzna



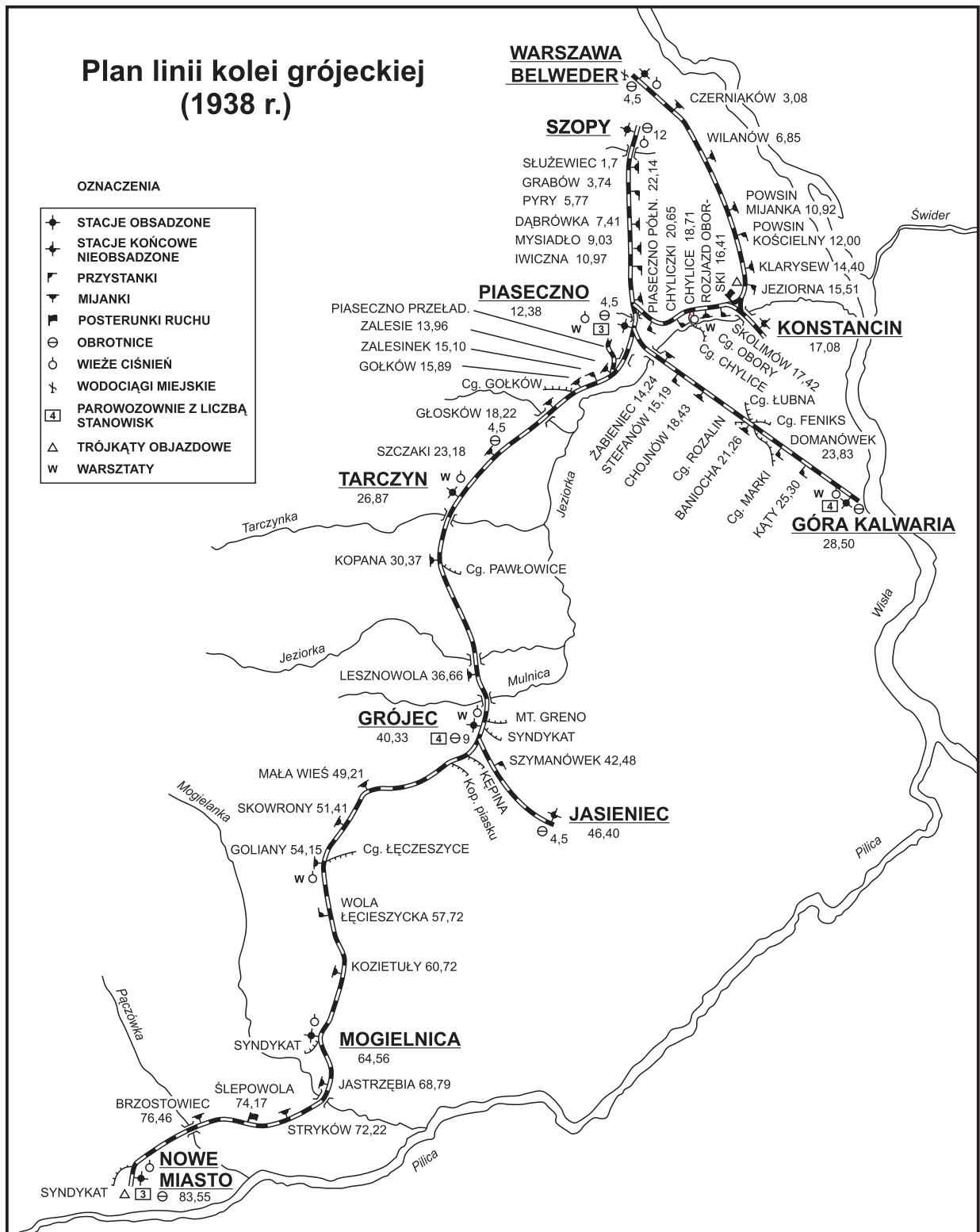
Pociąg motorowy z wagonem silnikowym MBxd1 – 357 na stacji Wilanów. Zdjęcie z roku 1970

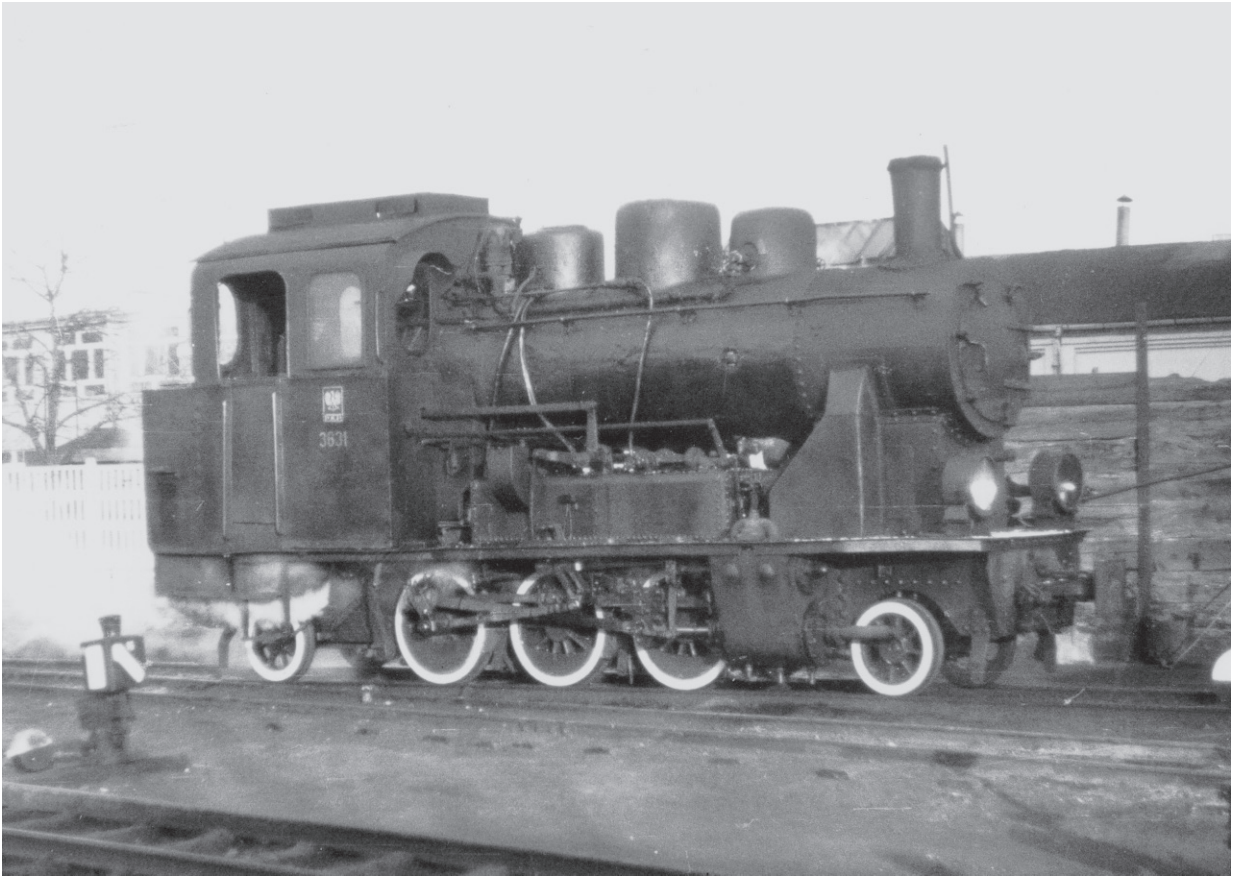
Fot. Bogdan Pokropiński

Plan linii kolei grójeckiej (1938 r.)

OZNACZENIA

✦	STACJE OBSADZONE
✦	STACJE KOŃCOWE NIEOBSADZONE
⌒	PRZYSTANKI
▼	MIJANKI
▶	POSTERUNKI RUCHU
⊖	OBROTNICE
⊙	WIEŻE CIŚNIEŃ
⊥	WODOCIĄGI MIEJSKIE
⊠	PAROWOZOWNIE Z LICZBĄ STANOWISK
△	TRÓJKĄTY OBJAZDOWE
W	WARSZTATY





Parowóz Tyn6-3631, ex Twn1-3631, ex WKD 80, ex PLB 148, ex Resko 5^c, zbudowany w 1930 roku w fabryce Borsig (nr fabryczny 12250). Zdjęcie wykonane na stacji Piaseczno w 1970 roku

Fot. Bogdan Pokropiński

parametrach i właściwościach technicznych. Na kolei grójeckiej otrzymały numery boczne WKD od 80 do 82:

- nr 80, Borsig nr fabr. 12250/1930, ex PLB 148, ex Resko 5^c;
- nr 81, Vulcan nr fabr. 4018/1928, ex PLB 146, ex Gryfice 22^c;
- nr 82, Vulcan nr fabr. 3865/1927, ex PLB 150, ex Kölberg 31^c, ex Kolej Wyspy Alsen nr 40.

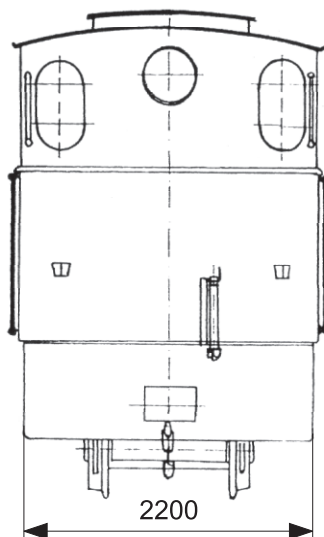
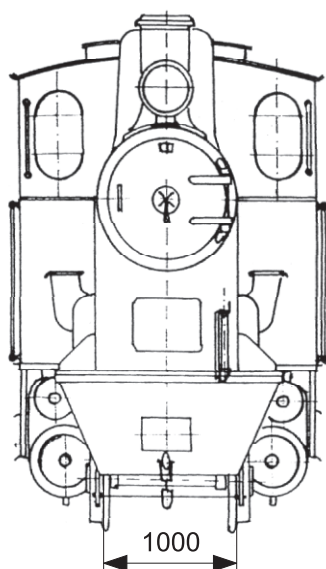
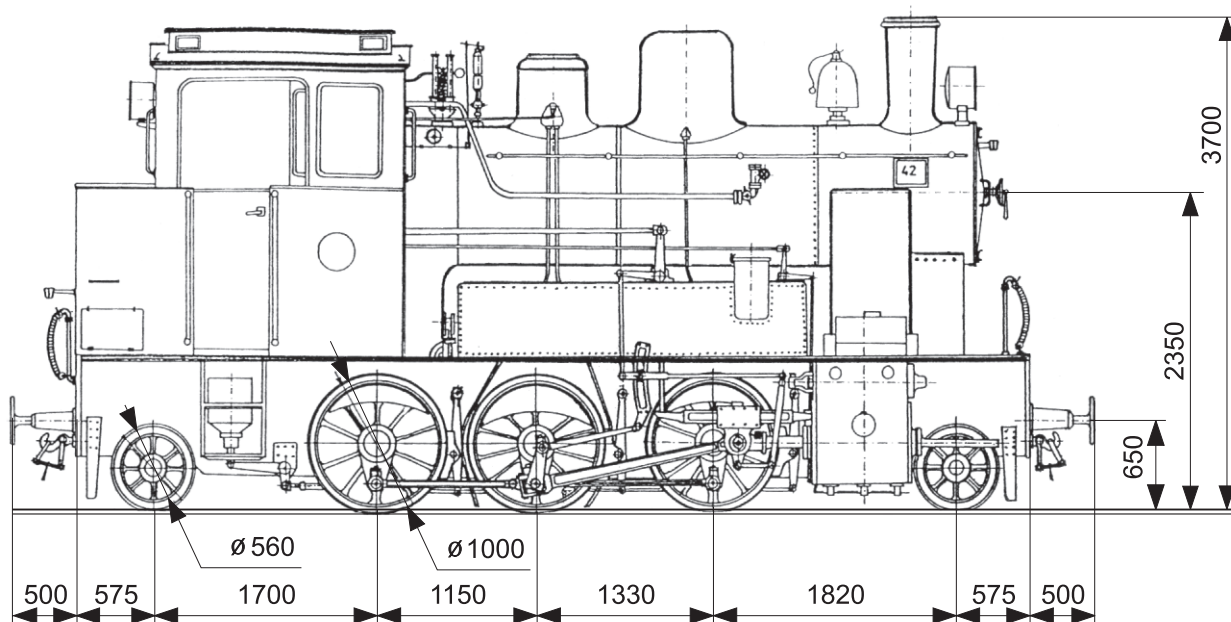
Po przejściu kolei grójeckiej przez PKP, wszystkie parowozy otrzymały serie i numery inwentarzowe PKP, których zmiana nastąpiła ponownie w 1961 roku. Od tej pory PKP prowadziły rotacyjną gospodarkę taborową z innymi kolejami wąskotorowymi w sieci. Trzeba zaznaczyć, że po wojnie na kolej grójecką ściągnięto pewną liczbę parowozów z kolei przemysłowych, jak też z bazy zgromadzonego różnego sprzętu koło Żagania. Były one przebudowane w warsztatach w Piasecznie i dostosowane

do potrzeb kolei grójeckiej. Na przykład dwuosiove parowozy firmy Skoda na tor 900 mm zbudowane w latach 1940–1941, zostały sprowadzone w 1948 roku z kopalni „Leopold” w Kothen i przebudowane w Piasecznie na typ C1n2t i tor 1000 mm.

Również w Piasecznie przebudowano parowozy nr 69 i 70, dodając im tylną oś toczną oraz zwiększając skrzynie wodne i węglowe. Również w warsztatach w Piasecznie, w latach 1948–1952 dokonano napraw i przebudowy parowozów z innych kolei wąskotorowych w Polsce.

Do roku 1953 w warsztatach w Piasecznie przebudowano następujące parowozy:

- 1) Henschel nr fabr. 17890/1920, ex kopalnia „Leopold” w Kothen, z tendzaka Bn2t na tor 900 mm, przebudowany na tendzak typu C1n2t na tor 1000 mm. Nadano mu serię PKP Txb3-3405. Od 1961 roku zmieniono serię na Tyb5-3386. Parowóz pracował w Piasecznie do 12 grudnia



Parowóz Tyn6-3636 (numer fabryczny 3867), zbudowany w 1927 roku przez zakłady Vulcan w Szczecinie z przeznaczeniem dla kolei na duńskiej wyspie Alsen. Od roku 1936 w służbie kolei gryfickiej. W 1946 roku został skierowany z Pomorskich Kolei Dojazdowych na kolej grójecką, gdzie otrzymał oznaczenie WKD 82

1966 roku, kiedy to podjęto decyzję o jego złomowaniu.

- 2) Skoda nr fabr. 1102/1940.
- 3) Skoda nr fabr. 1174/1940.
- 4) Skoda nr fabr. 1963/1941 z kotłem CKD 1625/1940. Wszystkie parowozy Skoda z tendrzaków dwuosioowych stały się tendrzakami typu C1n2t, dzięki czemu zwiększono im skrzynie wodne

i węglowe, a przez to zasięg pracy. Wszystkie Skody otrzymały serię PKP Txb3 i numery inwentarzowe: 3402, 3403 i 3404, które w 1961 roku zostały zmienione następująco:

- Skoda 1102/1940 – Tyb6-3402, ex Txb3-3402;
- Skoda 1174/1940 – Tyb6-3403 ex Txb3-3403;
- Skoda 1963/1941 – Txb3-3404, w dniu 3 października 1955 roku przekazany jako pomoc dla Wietnamu.